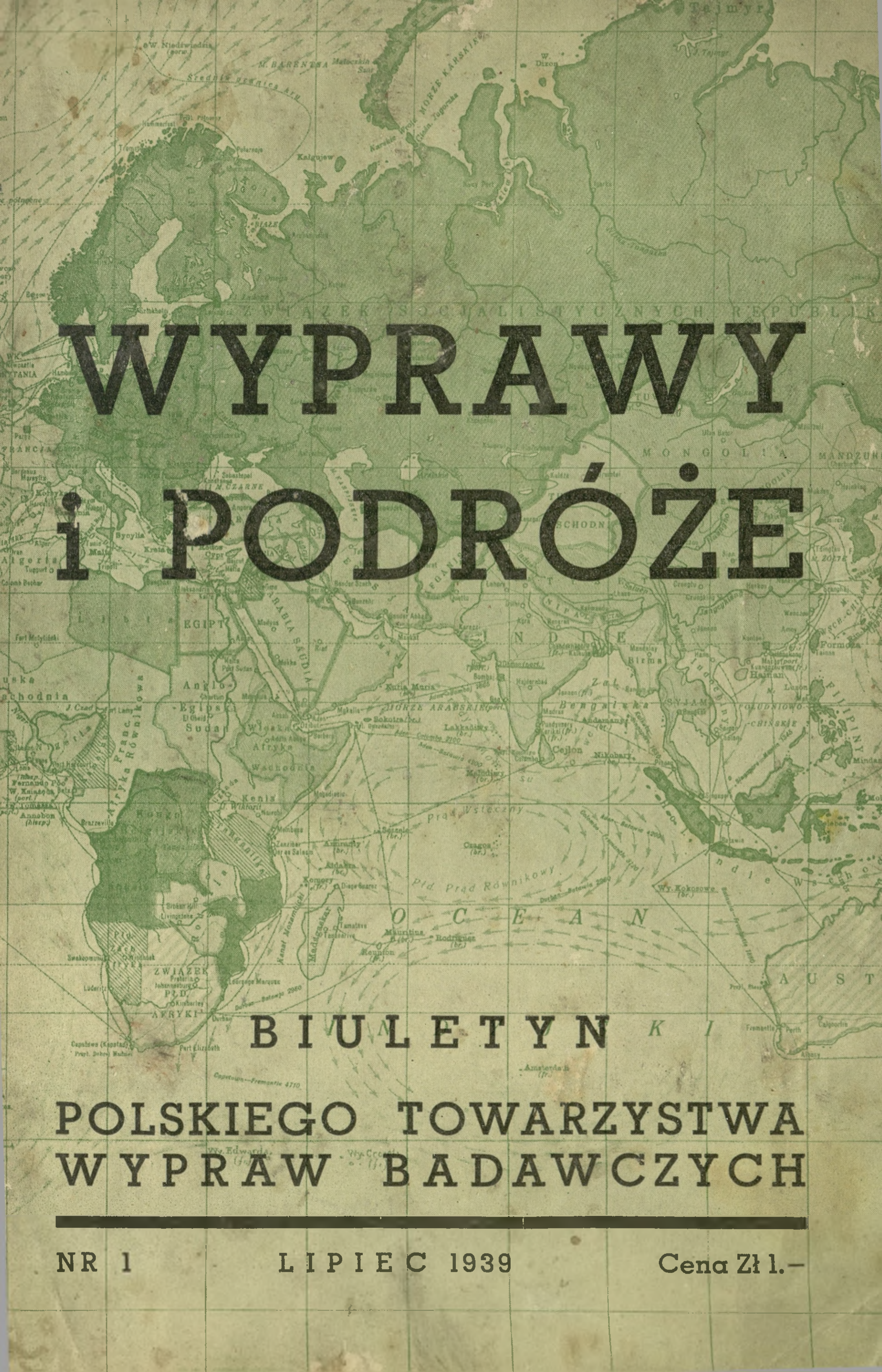
WYPRAWY i PODRÓŻE



BIULETYN POLSKIEGO TOWARZYSTWA WYPRAW BADAWCZYCH

NR 1 LIPIEC 1939 Cena Zł 1.—

WYPRAWY i PODRÓŻE

BIULETYN

POLSKIEGO TOWARZYSTWA WYPRAW BADAWCZYCH

NR 1 LIPIEC 1939 Cena Zł 1.—

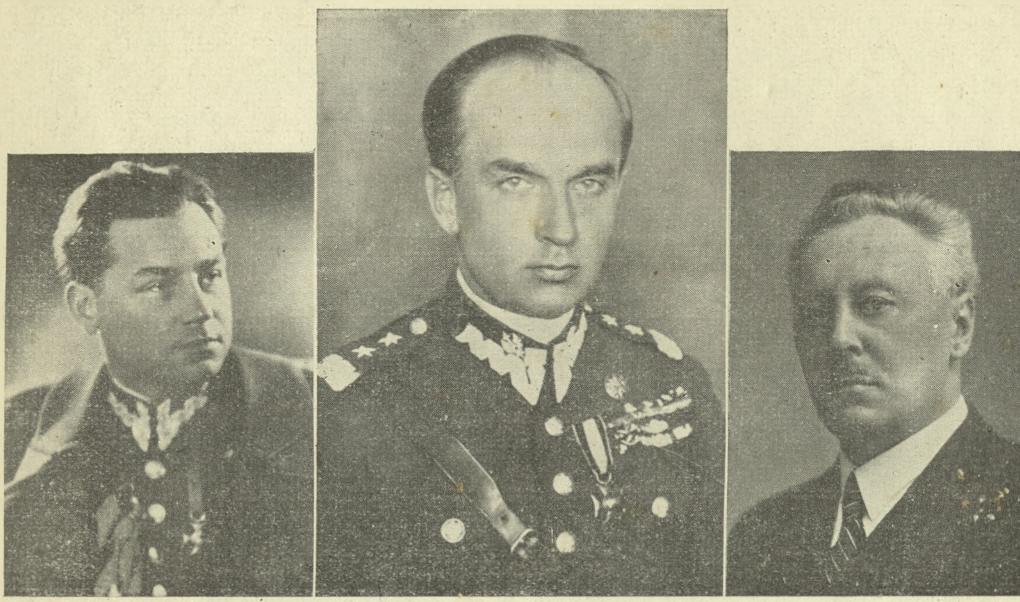
SPIS RZECZY

WYDAWCA: POLSKIE TOWARZYSTWO WYPRAW BADAWCZYCH

REDAKTOR **Mieczysław Lepecki.**

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, ul. Pierackiego 14 m. 3. Tel. 3.13-11.

WYPRAWY BADAWCZE i PAŃSTWO



PREZYDIUM ZARZĄDU POLSKIEGO TOW. WYPRAW BADAWCZYCH:

Mjr. Mieczysław B. Lepecki wiceprezes — Min. Sp. Wojsk. gen. Tad. Zbigniew Kasprzycki PREZES — prof. Jerzy Loth wiceprezes

W grudniu 1937 r. powstało w Warszawie pod przewodnictwem p. ministra T. Kasprzyckiego Polskie Towarzystwo Wypraw Badawczych, które postawiło sobie za cel planowanie, koordynowanie i finansowanie wypraw badawczych o charakterze naukowym, gospodarczym i sportowo-odkrywczym.

Polskie Towarzystwo Wypraw Badawczych w stałym rozwoju swej działalności oddaje obecnie do rąk społeczeństwa Biuletyn sprawozdawczy z szeregu polskich wypraw i podróży, odbytych w ostatnim czasie.

Niewątpliwie każda udana wyprawa bądź o charakterze badawczym, bądź też sportowym jest w swoim zakresie pożyteczna, a jako taka — jest pożądana. Mam tu na myśli zarówno odkrywcze wyprawy polarne, jak wysokogórskie, botaniczne, geologiczne, gospodarcze etc. Uważam jednak za istotne takie pokierowanie wypraw, aby przynosiły one pożytek nie tylko wyłącznie nauce, ale i Państwu.

W sprawie tej nasuwa się obawa, że Państwu może mniej zależeć na tak zwanej czystej nauce i wskutek tego pewne gałęzie wiedzy mogłyby być w zamierzeniach Towarzystwa upośledzone. Mam wrażenie, że obawy te są płonne. Wachlarz zainteresowań Państwa jest tak obszerny, że z łatwością obejmie całość problemów nauki. Nie oznacza to jednak, że zainteresowania Państwa obejmują z równym nasileniem cały glob ziemski. Tak oczywiście nie jest. Określiłbym to mniej więcej w ten sposób, że zainteresowania te idą z jednakową siłą w głąb, wszerz zaś nabierają różnego zabarwienia. Po prostu, w zespoleniu działalności wypraw badawczych z Państwem nie chodzi głównie o to, j a k a gałąź nauki występuje, ale raczej g d z i e występuje. Wyjaśnię to na przykładzie. Wyprawa botaniczna do Sudanu, w dzisiejszych zainteresowaniach politycz-

nych i gospodarczych Państwa naszego, nie przedstawia większej wartości, a ta sama wyprawa na zachód Parany czy na Madagaskar przedstawia wartość pierwszorzędną. Dalej: wyprawa wysokogórska do Tybetu czy na Kaukaz posiada obecnie mniejsze znaczenie, aniżeli np. na zachodnie skłony Kordylierów w południowym Chile czy też do gór Tsaratanana na Madagaskarze. Badanie pod jakimkolwiek względem terenów, wymienionych niedawno publicznie przez członka rządu francuskiego, jako ewentualnie możliwych do skierowania na



Adam Tuczemski
skarbnik Zarządu P. T. W. B.

nie nadmiaru ludności Polski, jest niepomiernie ważniejsze od takiego samego badania krajów, dla których Państwo nie ma bezpośredniego zainteresowania.

Naukowy charakter wypraw jest szczególnie interesujący w dziedzinie tego, co można by określić pojęciem ekspansji naukowej. Prężność narodu winna być wszechstronna, a jej przejawy na terenie międzynarodowym w każdym zakresie są specjalnie cenne.

Dla Państwa wyprawy są korzystne nie tylko ze względu na zdobycze naukowe czy też badawcze, ale też jako efektowny i trwały czyn propagandowy. Z tego to drugiego tytułu Państwo może być zainteresowane również w tych wyprawach, które pozornie żadnych korzyści mu nie przynoszą. Do tej kategorii wypraw należy zaliczyć np. ekspedycje polarne lub wysokogórskie.

W epoce dążeń do ścisłego zespolenia narodu z państwem żadna działalność nie powinna dążyć swoimi sabiepańskimi drogami. Nieistotne są obawy, aby w ten sposób miała być torowana droga do uhierarchicznienia zagadnień. Każda inicjatywa, byle poważna i byle mająca



dr. Tadeusz Bernadzikiewicz
sekretarz Zarządu P.T.W.B.

zadatki na skuteczne przeprowadzenie, winna być jak najgoręcej popierana. Natomiast państwo jest zainteresowane w ustaleniu hierarchii badanych terenów.

I nie ma w tym nic dziwnego. O ile państwo jest np. obecnie zainteresowane w Madagaskarze jako terenie, to ne będzie ze szkodą nauki, jeżeli dołoży wszelkich starań aby wyspa ta została szczegółowo i wszechstronnie poznana przez naukowców polskich.

Mówię o Madagaskarze nie dlatego, abym go specjalnie wskazywał jako

przykład, lecz dlatego, że właśnie niedawno stamtąd wróciłem. Również mo:no mógłbym postawić sprawę zachodniej Parany kraju mniej może znanego aniżeli duża część wnętrza Afryki. Aż wstyd powiedzieć, że od r. 1923, to znaczy od nieszczęśliwej wyprawy dr. dr. Jaczewskiego i Chrostowskiego, zakończonej śmiercią tego ostatniego, nie mieliśmy tam żadnej poważnej ekspedycji naukowej. O tym wielkim stanie, gdzie mieszka 150 tysięcy naszych rodakow, nie posiadamy ani jednej poważnej publikacji naukowej w języku polskim, a w ogóle ani jednej w języku portugalskim. Należąc do komitetu redakcyjnego wydawanej obecnie encyklopedii p. t. „Polacy w cywilizacjach świata“ z zażenowaniem stwierdziłem, że w krajach, gdzie tak licznie jesteśmy reprezentowani, jak np. w Brazylii lub Argentynie — nasz wkład na polu badawczym jest, niestety, prawie żaden.

Badacze nasi nie zainteresowali się wcale krajem tak ciekawym jak Paragwaj, dokąd od dwóch lat odbywa się prawdziwy exodus obywateli polskich. Inaczej niż to bywało u innych narodów, gdzie wyprawy badawcze poprzedzały emigrację, u nas emigracja znalazła się na czele. Aktualnie odbywają się pertraktacje o emigrację do Chili i Boliwii. Te kraje wcale nie są tak bardzo znane, jak to się wielu wydaje. Tym bardziej nie są znane okolice przeznaczone do osadnictwa.

Państwo jest zainteresowane w uzyskaniu kolonii. Gdzież są uczeni, którzy przebiegli świat przymierzyli jego poszczególne kraje do naszych potrzeb i możliwości fizycznych Polaków, aby móc donośnie zawołać: tam i tam są warunki dla nas pomyślne. I tu znowu muszę powtórzyć: świat nie jest tak znowu bardzo zbadany. W opiniach pokutuje wiele przesądów powtarzanych z pokolenie w pokolenie. Ja sam pamiętam jeszcze czasy, gdy poważni profesorowie mówili poważnie: „Ziemia między 25° płn. i 25° płd. szerokości geograficznej, to dla Polaka pole śmierci“.

Że tak nie jest — nie powiedziały nam, niestety, rezultaty naszych badań, lecz chłopska skóra emigrancka.

Dzisiaj, gdy polska racja stanu sięga daleko poza kraje nam bliskie i gdy jednocześnie inicjatywa społeczna, będąca wyrazem prężności narodu, przejawia się w wyrywaniu się w szeroki świat jednostek i zespołów, połączenie wysiłków i kierowanie nimi, wydaje mi się czołowym zadaniem Towarzystwa Wypraw Badawczych.

Mjr. Mieczysław B. Lepecki.

Podróż Marii Zakrzewskiej (pseud. Maria Mikorska) na Madagaskar, do Mozambiku, Rodezji i Unii Płd. Afrykańskiej.

15 marzec 1938 — 1 grudzień 1938



Maria Zakrzewska.

Opuściwszy Warszawę w połowie marca 1938 r. udała się Maria Zakrzewska przez Wiedeń, Pragę, Berlin i Paryż w Pireneje, na granicę hiszpańską, gdzie przebywała trzy tygodnie w charakterze korespondentki pism polskich. Dnia 5 maja wyruszyła z Marsylii na Madagaskar statkiem towarzystwa okrętowego Messageries Maritimes, zatrzymując się po drodze w następujących portach: Port-Said, Dżibutti, Mombasa, Dar-es-Saalam, Zanzibar i Moroni. Podróż do Tamatawy trwała 29 dni.

Po kilkudniowym pobycie w Tamatawie i zwiedzeniu okolic, jak również pobliskiej rolniczej stacji doświadczalnej, udała się koleją (15 godz. drogi) do stolicy wyspy, m. Tananariwy. W stolicy spędziła 9 dni.

Po wycieczkach samochodowych w okolice Antsirabe, następnie jez. Itasy, oraz ku Mahitsy wyruszyła samochodem w dłuższy objazd, a mianowicie: przez Ambatolampy (stacja hodowli pstrągów oraz stacja leśna) w kierunku Antsirabe i Ambositra. Następnie do Ambatufinandrana, do Itremo, do Midongy, do Janjina, do Malambandy, skąd ku północy do Maindrivazo, następnie ku Befotako i Ankavandra. Z Ankavandra udała się filanzaną ku wschodowi, w góry Bemara. Po powrocie wyruszyła samochodem ku południowi i na zachód do ujścia rzeki Tsiribihina (Belo). Następnie skierowała się do Morondawy, skąd do Belo (sur mer), Maja, Befandriana, Manonbo i Tulear. Stamtąd, po odbytych wycieczkach w okolice jeziora Tsimanampetsotsa oraz ku przypuszczalnym terenom węglowym pojechała do Tongombory, Betioky, Edjeda i Ampanihy. Następnie do Tranora, Tsihombe, Ambovombe i Fort Dauphin, skąd ku Manantenina i z powrotem do Fort Dauphin. Drogę powrotną do Tananariwy odbyła przez Betroka, Ihosy, Ambavalao i Fianarantsoa. Podróż ta objęła około 5 tysięcy kilometrów drogi i trwała ogółem 29 dni.

Prócz wyżej wymienionych miejscowości zwiedziła Maria Zakrzewska na Madagaskarze miasta: Majungę, Nosybe, oraz Diego Suarez. Ogółem pobyt jej na wyspie trwał dwa i pół miesiąca.

Opuściła Madagaskar okrętem holenderskim, udając się do Lorenzo Marques w Mozambiku, skąd do Durbanu i Cape Town. Po 10-cio dniowym pobycie w Cape Town wyjechała do Johannesburga (koleją 36 godzin), stamtąd do Pretorii i z powrotem do Johannesburga. Spędziwszy w Johannesburgu 4 dni wyruszyła koleją przez Betchuanaland do Rodezji, zwiedzając miasta: Livingston, Bulawayo, Salisbury i Umtali. Z kolei udała się do Portugalskiej Afryki Wschodniej, do okręgu Manica (Macequece i okolice), gdzie odwiedziła osiedlonych tam od niedawna paru plantatorów-Polaków. Następnie przez Mafeking powróciła do Johannesburga.



Trasa podróży Marii Zakrzewskiej.

Po odwiedzeniu jeszcze m. Kimberley

powróciła do Cape Town, skąd odbyła szereg bliższych i dalszych wycieczek. Powróciła do Europy okrętem włoskim przez Dakar i Gibraltar.

W czasie podróży odbyła Maria Zakrzewska szereg rozmów informacyjnych, względnie wywiadów. W Tananariwie konferowała: dwukrotnie z generalnym gubernatorem Leonem Cayla, z dyrektorem rolnictwa François, dwukrotnie z gubernatorem Henry, a następnie z osobami: dr Blanchard, dr Fontoynont, dr Cloitre, dr Robic, profesorem Massot, redaktorem Baudin, red. de Rauville, red. Marion, red. Dussel (jr), red. Dayet, p. Dussel (sen.), kpt. Gueritta (serv. geogr.), p. Henry Smith, prof. Gianelli, oraz z szeregiem plantatorów.

Poza stolicą wyspy przeprowadziła rozmowy z następującymi osobami: z szefem rejonu (wojewodą) Tamatawy, z szefem tamatawskiego obwodu rolniczego — p. Ledreux, z dyrektorem stacji doświadczalnej w Ivoloinie — p. Novas, a następnie z szefem rejonu Majungi, z kupcem induskim Hassanalim w Nosy-be, p. Grammaire (Diego), p. Feli (kopalnie miki), p. Berley, p. Morlot, p. Lemmer, p. Pinel (Maindrivazo), p. Pallonacci (Morondave), oraz wszystkimi chefs des regions (wojewodami), chefs des districtes (starostami) jak również chefs des postes administratifs (substarostami), a także wybitniejszymi plantatorami w odwiedzanych miejscowościach.

W Unii Południowo Afrykańskiej i Rodezji utrzymywała kontakt z redakcją CAPE TIMES, z redakcją CAPE ARGUS, z redakcją STAR, z redaktorem Louis Craft, W. P. du Plessis (Oie suidestem), Raymond Cloquet, z redakcją BULAWAYO CRONICLE, oraz kilku osobami prywatnymi i farmerami.

Cel podróży Marii Zakrzewskiej był ściśle dziennikarski. Szereg artykułów i reportaży, w których wyrażała opinię o zwiedzanych terenach ukazał się na łamach KURIERA PORANNEGO między 12 czerwca 1938 r. a 20 stycznia 1939 r.

Wyprawa glacjologiczna na Spitsbergen.

5 czerwiec — 6 wrzesień 1938 r.



Dr Mieczysław Klimaszewski.



Doc. dr Bronisław Halicki.



Inż. Stefan Bernadzikiewicz.

Dzięki Polskiemu Towarzystwu Wypraw Badawczych, które dostarczyło środków pieniężnych, mogła dojść do skutku, w lecie 1938 r., pierwsza polska ekspedycja glacjologiczna na Spitsbergen, zainicjowana przez prof. A. B. Dobrowolskiego, prezesa Polskiego Koła Polarnego. Ekspedycja została zorganizowana przez Polskie Koło Polarne na podstawie programu naukowego opracowanego przez p. Ludwika Sawickiego.

Zgodnie z tym programem, ekspedycja miała na celu zebranie obserwacyj i faktów z dziedziny glacjologii arktycznej, jako materiałów porównawczych i orientacyjnych, w badaniach utworów glacjalnych i periglacjalnych. Punktem wyjścia prac ekspedycji była równina Kaffiöyra, przedstawiająca znacznych rozmiarów odcinek zachodniego pobrzeża Zachodniego Spitsbergenu. Tu też został zainstalowany główny obóz ekspedycji (78° 37' szer. pn., 12° 1' E. Gr.). Uczestnikami ekspedycji byli: doc. dr Br. H a l i c k i (Wilno), dr M. K l i m a s z e w s k i (Kraków) i L. S a w i c k i (Warszawa) — jako prowadzący badania glacjologiczne, oraz inż. St. B e r n a d z i k i e w i c z — jako kierownik organizacyjno - techniczny i skarbnik ekspedycji.

Na terenie Norwegii wyprawa korzystała z opieki Min. Władysława Neumana posła R. P. w Oslo oraz pomocy Norweskiego Instytutu dla Badań Svalbardu i Mórz Północnych (Norges Svalbard og — Ishavs Undersökelser) w osobie doc. dr Adolfa Hocl'a, dyrektora Instytutu.

Prace terenowe ekspedycji trwały od 5.VII do 6.IX. — zatem pełne dwa miesiące. W pełnym składzie ekspedycja pracowała jedynie w czasie od 29.VII do 24.VIII; do 29.VII — prace były prowadzone bez udziału dr Klimaszewskiego, który w tym czasie prowadził wycieczkę naukową Instytutu Geograficznego Uniw. Jagiell. po terenach północnej Skandynawii, od 24.VIII zaś — bez udziału doc. dr Br. Halickiego, który ze względu na swój stan zdrowia, wyjechał przed ukończeniem prac ekspedycji.

Prace poszczególnych uczestników



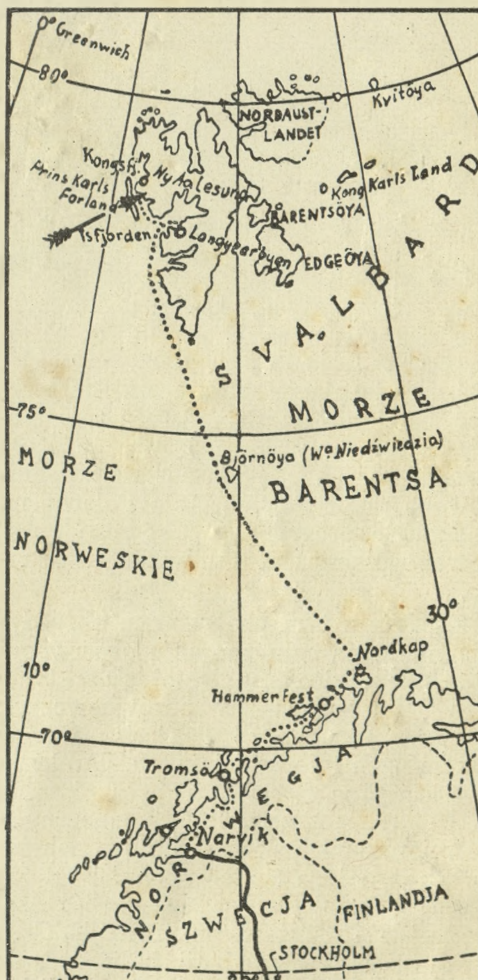
Ludwik Sawicki

ekspedycji przedstawiały się w sposób następujący:

Doc. dr Br. Halicki prowadził badania naukowe, częściowo wspólnie z dr M. Klimaszewskim i niektóre z inż. St. Bernadzikiewiczem, nad budową geologiczną równiny Kaffiöyra i przylegającej doń od płn. równiny Sarsöyra oraz obszarów sąsiednich, ze szczególnym uwzględnieniem Czwartorzędu; następnie — nad rozmieszczeniem materiału skalnego w lodowcach, tworzeniem się osadów lodowcowych, zastoiskowych i soliflukcją oraz powstawaniem i przeobrażaniem się krajobrazu lodowcowego. Ponadto, doc. dr Br. Halickiemu udało się poczynić obserwacje nad ozami (typu crevasse fillings) i formami drumlinoidalnymi.

Dr M. Klimaszewski w badaniach swoich, prowadzonych w czasie wspólnych wycieczek z doc. dr Br. Halickim i inż. St. Bernadzikiewiczem, zwrócił szczególną uwagę na kwestie tworzenia się moren dennych, bocznych i czołowych, przy czym ciągi moren czołowych lodowców Camfortless (Englishbay) i Elizy (Karffiöyra) zostały przezeń zdjęte tachymetrycznie; następnie — gromadził obserwacje dotyczące działalności erozyjnej i akumulacyjnej rzek i wód spływających z lodowca, roli lodu martwego w morfologii przedpola lodowców, procesów soliflukcyjnych oraz sposobu cofania się lodowców, w zależności od konfiguracji podłoża (formy ablacji).

Wyżej wymienieni uczestnicy ekspedycji obserwacje swoje i badania prowadzili na odcinku około 100 km. dł., między fiordem Kingsbay a lodowcem Eidembreen, obejmując badaniami swymi przedpola licznych lodowców. Przeprowadzenie badań w tak szerokim zakresie stało się możliwe jedynie dzięki posiadaniu łodzi motorowej, która zo-



Droga i miejsce prac Wyprawy Glacjologicznej Polskiego Koła Polarnego w r. 1938.

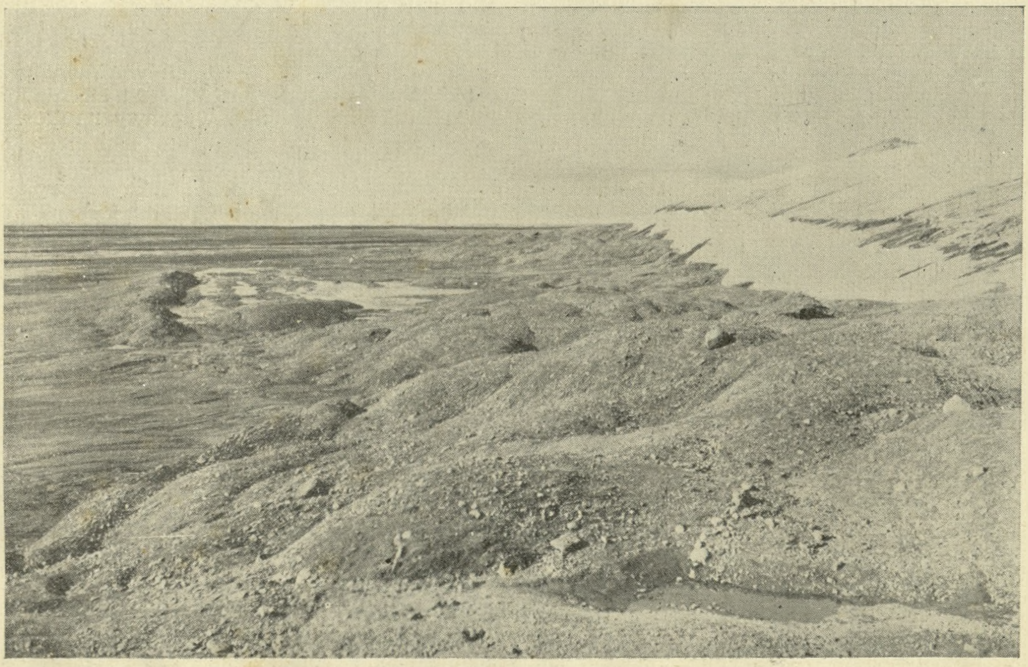
stała wynajęta wraz z obsługą w Longyearbyen na przeciąg miesiąca.

L. Sawicki w badaniach swych ograniczył się do zagadnień stratygrafii i morfologii przedpola lodowców równiny Kaffiöyra, charakteru i morfologii utworów występujących przed czołem lodowców oraz utworów fluwioglacjalnych. Ponadto, celem poznania stosunków charakteryzujących tereny przyległe, odbył szereg wycieczek: na wyspę Hermansena, na równiny Forlandu i Sars oraz na przedpole lodowca Camfortless w zatoce Angielskiej. Rezultatem tych prac było zebranie ok. 400 kg brutto) próbek materiału narzutowego i różnych utworów czwartorzędowych, które zostały przekazane Państwowemu Instytutowi Geologicznemu.

Inż. St. Bernadzikiewicz przeprowadził organizację techniczną wyprawy. Ponadto wykonał zdjęcia filmowe, (dł. negatywu 1000 m) głównie z zakresu działalności i ruchów lodowców, stanowiące uzupełnienie odnośnych obserwacyj terenowych; zebrał zielnik flory tundrowej (rośliny kwiatowe i mchy) przekazany Instytutowi Botanicznemu Uniw. Jagiell. oraz przeprowadził obserwacje meteorologiczne (wielkości opadów, nasłonecznienie i temperatury) przy pomocy przyrządów wypożyczonych z Państwowego Instytutu Meteorologicznego.

Mimo zasadniczego nastawienia prac ekspedycji na gromadzenie materiałów i danych dla celów porównawczych — z punktu widzenia potrzeb naszej geologii czwartorzędowej, tym nie mniej, prace prowadzone przez uczestników ekspedycji, były pracami bądawczymi i publikacja ich wyników, niewątpliwie, przyczyni się do pomnożenia naszego udziału w dorobku międzynarodowym dotychczasowych badań naukowych Spitsbergenu.

Budżet ekspedycji, w ogólnej sumie 12.950 zł, został w całości pokryty przez Polskie Towarzystwo Wypraw Badawczych. Koszta przewozu zbiorów naukowych z Troms do Warszawy oraz transportu w Warszawie, w kwocie ok. 300 zł. zostały pokryte przez Państwowy Instytut Geologiczny, który ponadto udzielił



Zachodni Spitsbergen. Równina Kaffiöyra. Czoło lodowca Elizy i pas moren czołowych tego lodowca.

niezbędnego pomieszczenia na sprzęt obozowy, w czasie organizowania ekspedycji i po jej powrocie. Część sprzętu obozowo - turystycznego została wypożyczona przez Towarzystwo Geograficzne we Lwowie.

UCZESTNICY

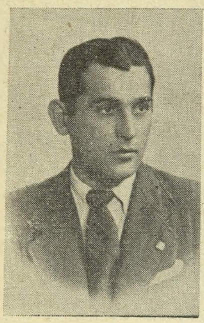
Dr Bronisław Halicki, ur. 16 stycznia 1902 r. w Moskwie. Pierwszą podróż odbył w 1927 r. do Francji i Skandynawii, publikując o niej artykuły w „Przyrodzie i Technice" (NN 2 i 3 1938 r.) p.t. „Metody badań utworów lodowcowych w Skandynawii". W latach 1928—30 prowadził badania glacjologiczne w graniczących z Polską obszarach Słowacji. W r. 1933 (lipiec) wyjeżdżał do Litwy w celu zapoznania się z budową geologiczną tego kraju. W związku z tą podróżą opublikował referat p.t. „Wycieczka do Litwy i budowa podłoża Wileńszczyzny zachodniej". (Pos. Nauk. Państw. Inst. Geolog. Nr 39, Warszawa, 1934). W r. 1936 był w Austrii w charakterze delegata Państwowego Instytutu Geologicznego na konferencję Międzynarodowej Unii do badania Czwartorzędu. Z pobytu na tej konferencji opublikował referat sprawozdawczy p. t. „Trzecia konferencja Międzynarodowej Unii do badania Czwartorzędu, odbyta w r. 1936 w Austrii" (Pos. Nauk. Państw. Inst. Geol. Nr 48, Warszawa, 1937). W r. 1938 brał udział w kilkutygodniowej wycieczce geologiczno-petrograficznej do Italii (okolice Neapolu, Sycylia) oraz był na Spitsbergenie.

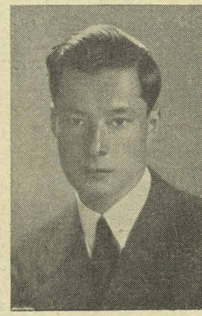
Dr Mieczysław Klimaszewski, ur. 26 lipca 1908 r. w Stanisławowie. W r. 1936 brał udział w Międzynarodowym Kongresie do Badań Czwartorzędu w Wiedniu. W r. 1938 w czasie od 3 do 25 lipca prowadził wycieczkę naukową Instytutu Geograficznego U.J. do Łotwy, Estonii, Finlandii po Ocean Lodowaty Pn, a następnie przez Nordkap do Norwegii i pn. Szwecji. Od 25 lipca do 9 września tegoż roku brał udział w wyprawie glacjologicznej Polskiego Koła Polarnego na Spitsbergen. Drukował: „O wpływie zlodowaceń północnych na działalność rzek w Karpatach Zachodnich", Wiadomości Geogr. 1937, „Die Südgrenze der maximalen Vereisung in den Westkarpaten", Ztschrift für Gletscherkunde 1937, oraz „Morfologia glacjalna doliny Cichej w Tatrach", Wiadom. Geogr. 1938 i „Sprawozdanie z III Międzynar. Konfer. Dyluw." w Wiadom. Geogr. 1936. Obserwacje poczynione w czasie wyprawy na Spitsbergen wykorzystał przy opracowaniu utworów soliflukcyjnych w Krościenku: część geolog. w pracy p.t. „Flora dryasowa z ostatniego zlodowacenia w Krościenku" oraz przy badaniach nad „formami wymarzania dyluwialnego koło Krakowa" Wiadom. Geogr. 1939 (w druku). Wynikom badań na Spitsbergenie poświęca osobną publikację, którą ma wydać w ciągu bieżącego roku.

Inż. Stefan Bernadzikiewicz, ur. 25 maja 1907 r. W r. 1934 odbył podróż na Spitsbergen w charakterze kierownika I-ej Polskiej Wyprawy Polarnej. W r. 1936 był kierownikiem II Wyprawy na Spitsbergen. W r. 1938 odbył trzecią podróż na Spitsbergen w charakterze kierownika organizacyjno-technicznego Wyprawy Glacjologicznej. Ponadto odbył podróże na Kaukaz w r. 1935, jako członek wyprawy wysokogórskiej, oraz w r. 1937 na Grenlandię w charakterze członka wyprawy naukowej.

Obóz treningowy w Alpach Zachodnich.

18 lipiec — 28 sierpień 1938 r.




Ludwik Junuszewicz   Zbigniew Korasadowicz   Jerzy Golcz   Mgr. W. Orłowski   Włodzimierz Gosławski

Zeszłoroczny obóz treningowy polskich alpinistów zorganizowany został z inicjatywy Klubu Wysokogórskiego Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego. Na fundusze jego złożyły się: subsydium Zarządu Głównego P.T.T., oraz subsydium Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego. W obozie wzięli udział następujący członkowie Klubu Wysokogórskiego: dr Włodzimierz Gosławski z Krakowa, Ludwik Januszewicz z Warszawy, mgr. Zbigniew Korosadowicz z Zakopanego, mgr. Witold Orłowski z Warszawy, mgr. Tadeusz Pawłowski z Krakowa oraz Wawrzyniec Żuławski z Warszawy — jako kierownik organizacyjny i techniczny obozu. Ponadto, w końcowym okresie trwania obozu, współpracował z nim członek Klubu Wysokogórskiego p. Jerzy Golcz ze Strasburga.

Czas trwania obozu wynosił w zasadzie 6 tygodni (od połowy lipca do końca sierpnia) jednakże tylko dwóch spośród uczestników (Gosławski i Żuławski) mogli ten okres wykorzystać w całości). Pozostali przebywali w terenie ok. 4 tygodni.

Gosławski i Żuławski opuścili Warszawę dn. 18 lipca ub. r., udając się do Zurichu. W drodze do Courmayeur (Italia) gdzie mieli się spotkać z resztą uczestników, zatrzymali się na pewien czas w Interlaken i odbyli 4-ro dniową wycieczkę w Alpy Berneńskie (23-27. VII). Dnia 25 lipca, po jednodniowym wyczekiwaniu na pogodę, alpiniści weszli na Pfaffenstöckli (3.124 m), a następnego dnia na Finsteraarhorn (4.275 m) — najwyższy szczyt Alp Berneńskich, wchodząc nań piękną, klasyczną drogą północną granią, poprzez Agassitzjoch (3.850 m).

Spotkanie wszystkich uczestników obozu nastąpiło dn. 2 sierpnia w Courmayeur. Pierwszy okres poświęcony był treningowi kondycyjnemu i szkoleniu w elementach alpinizmu tych uczestników, którzy w Alpach byli po raz pierwszy. W okresie tym dokonano wejść szczytowych na Aiguille du Plan (3.673 m) i Aiguille du Midi (3.843 m).

Po okresie tym w Alpach zapanowała niepogoda, trwająca blisko 3 tygodnie i uniemożliwiająca wszelkie poczynania alpinistyczne. Udaremnione zostały m. in. próby trawersowania Aiguille de Rochefort (4.003 m) i wejście na Aiguille de Triolet (3.876 m). W okresie tym wykonano jedynie trawersowanie Tour Ronde (3.792 m).

Wreszcie dnia 22 sierpnia nastąpił kilkudniowy okres pogody, jednakże przy silnym świeżym zaśnieżeniu, bezustannym wichrze północnym i mrozie.

Dnia 24 sierpnia trzech alpinistów: Golcz, Korosadowicz i Żuławski doko-



J. Wawrzyniec Żuławski mgr. Tadeusz Pawłowski

nali wejścia na Mont Blanc (4.807 m) wschodnią ścianą, drogą — poprzez t. zw. Sentinelle Rouge — należącą do najpiękniejszych i najtrudniejszych wejść alpinistycznych. Ciężkie warunki lodowo-śnieżne i atmosferyczne, oraz zmiany w ukształtowaniu najwyższej bariery seraków spowodowały biwak w terenie i warunkach nadzwyczaj niekorzystnych (ok. 20° mrozu, huraganowy wiatr), a w konsekwencji ciężkie odmrożenia stóp u wszystkich alpinistów. Dnia 25 sierpnia po dwugodzinnej spinaczce osiągnięto wierzchołek Mont Blanc.

W tym samym czasie Gosławski i Pawłowski próbowali przejść nadzwyczaj trudną grań Grandes Jorasses (4.206 m) od Col des Hirondelles. Silne oblodzenie i nadzwyczaj ciężkie warunki atmosferyczne zmusiły ich do odwrotu po pierwszym dniu wspinaczki i biwaku.

Dnia 28 sierpnia członkowie obozu opuścili Courmayeur, udając się w drogę powrotną do kraju.

UCZESTNICY

J. Wawrzyniec Żuławski, ur. 1916 w Zakopanem. W r. 1936 był w Alpach Austriackich (Wysokie Taury). W r. 1937 w Alpach Zachodnich (Masyw M. Blanc i Alpy Walijskie). Wspomnienia z tych wycieczek drukował w prasie codziennej: „Dzienniku Porannym", „Gazecie Polskiej" i „Narodzie i Państwie".

Włodzimierz Gosławski — pierwszy wyjazd.

Ludwik Januszewski, ur. w 1909 r. — pierwszy wyjazd.

Mgr. Zbigniew Korosadowicz. W r. 1934 był w górach Atlasu, w r. 1936 i 1937 brał udział w wyprawach treningowych w Alpy.

Mgr. Witold Orłowski, ur. w 1909 r. — pierwszy wyjazd.

Mgr. Tadeusz Pawłowski, ur. w 1910 r. W r. 1937 był w Alpach Zachodnich (masyw M. Blanc i Alpy Walijskie).

Wyprawa alpinistyczna na Korsykę.

15 lipiec — 26 sierpień 1938 r.



Dr Tadeusz Bernadzikiewicz



Zofia Bernadzikiewicz

Granitowe góry Korsyki stanowią teren po dziś dzień stosunkowo mało zbadany pod względem alpinistycznym, mimo rok rocznie odbywanych wypraw przez alpinistów szeregu państw europejskich.

Góry te, o dolinach wielkich i głębokich, o długich rozgałęzionych łańcuchach, nie dają takiego wrażenia skupionego gniazda szczytów jak nasze Tatry. Charakterystyczna dla ścian granitowych gór Korsyki jest duża wysokość względna i wielka ilość przewieszonych partyj. Gęste karłowate olchy tzw. maquis pokrywają wyższe piętra dolin, dając z daleka wrażenie pięknych, zielonych, puszystych trawników — hal, które w rzeczywistości niezmiernie utrudniają poruszanie się w tych górach. Dna dolin wypełnione są gdzie niegdzie drzewami laricio (specjalny gatunek sosny górskiej, spotykany tylko na Korsyce, Sycylii i na południu półwyspu Apenińskiego), tworzących niegdyś piękne lasy, chlubę Korsyki. Obecnie, wskutek barbarzyńskiego zwyczaju palenia lasów przez ludność tubylczą, nędzne ich resztki zachowały się w niektórych jedynie dolinach, dając pojęcie o minionym bogactwie leśnym wyspy.

W lipcu i sierpniu 1938 r. działała w górach Korsyki pierwsza polska wyprawa alpinistyczna, w skład której wchodzili członkowie Klubu Wysokogórskiego Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego, znani ze swej wieloletniej działalności w Tatrach — Zofia Bernadzikiewiczowa, uczestniczka wyprawy treningowej w Alpy Zachodnie (1937 r.) i dr Tadeusz Bernadzikiewicz, uczestnik wyprawy w Kaukaz (1935 r.), wyprawy w Wysokie Taury (1936) i kierownik wyprawy treningowej w Alpy Zachodnie (1937). Alpiniści przebywali w górach 3 tygodnie. Na pobyt ten złożyły się trzy odrębne pod względem działalności alpinistycznej okresy.

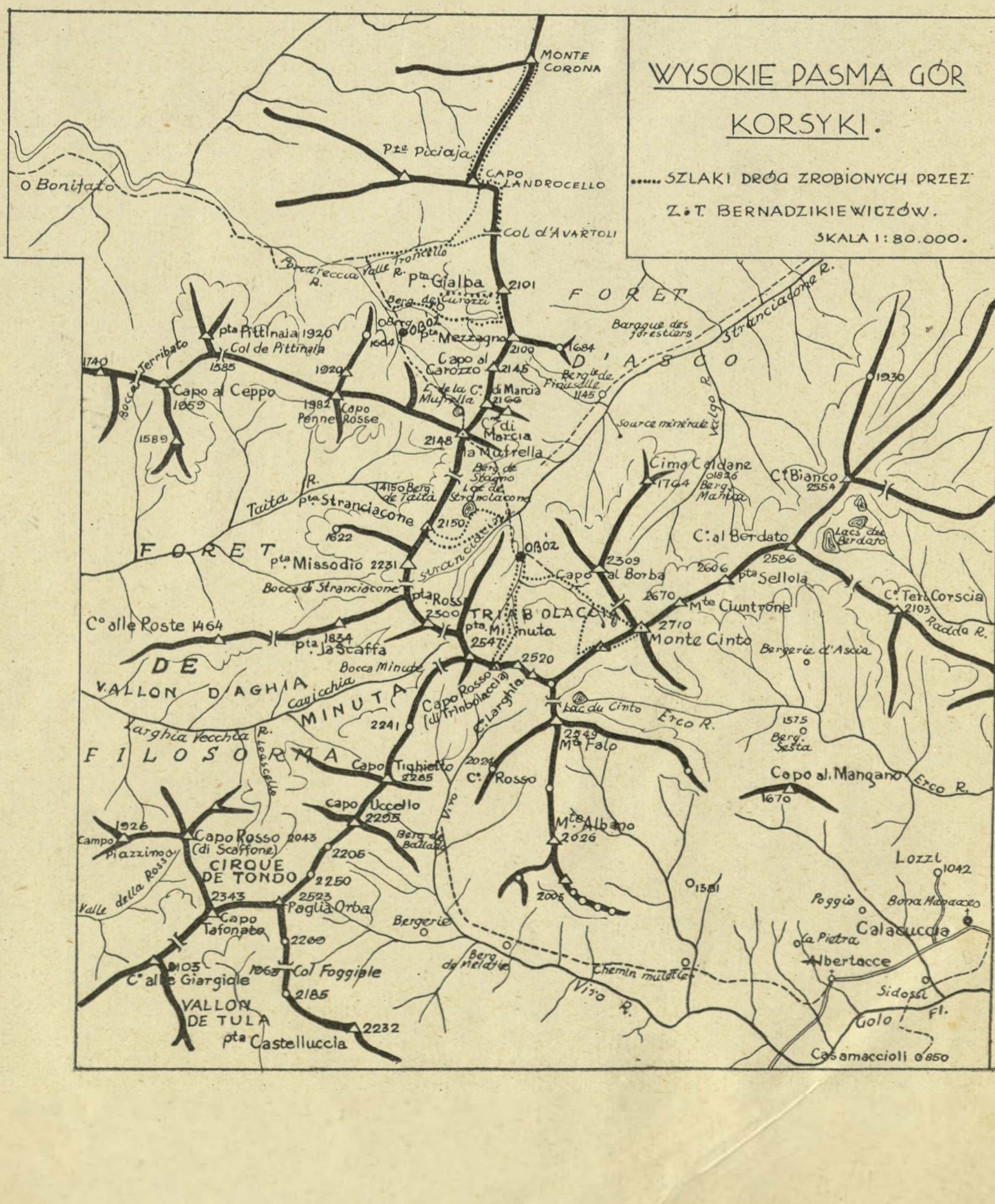
Okres pierwszy (24.VII — 29.VII) poświęcony był wstępnemu treningowi oraz zapoznaniu się z miejscowymi warunkami akcji górskiej. Zwiedzono w tym czasie małą dolinkę Lindinosa (na płd.-wschód od miasteczka Evisa) i — po założeniu obozu na przełęczy Cucavera — dokonano kilku udanych, częściowo średnio-trudnych wspinaczek na szereg dziewiczych turni w pobliżu Capo alla Cuculla (2.052 m), łącznie z łatwym wejściem na ten ostatni szczyt.

Drugi okres (3.VIII — 8.VIII) to eksploracja alpinistyczna otoczenia dzikich dolin Troncello, Spasimata i Carozzo (na płd.-wsch. od portu Calvi). W tym czasie dokonano wyjść na następujące szczyty: La Mufrella (2148 m), Capo Ladroncello (2144 m) granią od przełęczy Avartoli (zapewne pierwsze przejście tej grani), Monte Corona (2143 m) i Punta Gialba (2101 m).

Okres trzeci (9.VIII — 16.VIII) wypełniła działalność górska w otoczeniu dzikiej kotliny górskiej Trinbolaccia, położonej w samym sercu gór Korsyki, u stóp najwyższego szczytu Monte Cinto (2710 m). Z doliny Trinbolaccia dokonano pierwszego zapewne wyjścia od północy na szczyt Capo Rosso di Trinbolaccia (2475 m) płn.-zach. ścianą (droga częściowo bardzo trudna). Naj-

większym sukcesem odniesionym przez wyprawę było zdobycie w dniu 13 sierpnia dziewiczej, północno - zachodniej ściany Monte Cinto, jednego z najpiękniejszych nierozwiązanych dotąd problemów alpinistycznych w górach Korsyki. Wspinaczka była nadzwyczaj trudna, czas przejścia 5 godzin, wysokość ściany powyżej 300 m. Z kolei po nieudanym szturmie na niezdobytą dotąd i niesłychanie przepaścistą wschodnią ścianę Capo Stranciacone (2.150 m), alpiniści powrócili poprzez szczyt La Mufrella i dolinę Spasimata do Bonifato i Calvi.

Przez cały czas pobytu w górach panowała przeważnie bezchmurna pogoda, toteż, pomimo tak małej liczebnie wyprawy, działalność jej mogła być tak obfita w wyjścia alpinistyczne. Zwłaszcza okres trzeci, uwieńczony pierwszym przejściem północno-zachodniej ściany Monte Cinto, zasługuje pod tym względem na uwagę.



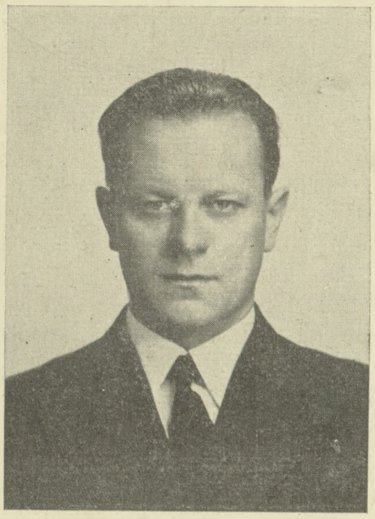
UCZESTNICY

Dr Tadeusz Bernadzikiewicz, ur. w 1906 r. W r. 1935 brał udział w wyprawie alpinistyczno-naukowej Klubu Wysokogórskiego P.T.T. w góry Kaukazu. W 1936 r. przebywał w Alpach Austriackich (Wysokich Taurach). W 1937 r. był kierownikiem Obozu treningowego Klubu Wysokogórskiego w Alpach Zachodnich oraz — podczas zwiedzania Sycylii — dokonał wyjścia na Etnę. Wspomnienia z tych podróży drukował w „Taterniku“ i w „Kurierze Polskim“.

Zofia Bernadzikiewicz. W r. 1937 przebywała w Alpach Zachodnich, oraz na Sycylii (Etna). Wspomnienia z tych podróży drukowała w „Kurierze Porannym“.

Podróż dr. inż. Jana Kiełpińskiego na Madagaskar.

1 sierpień 1938 r. — 18 styczeń 1939 r.

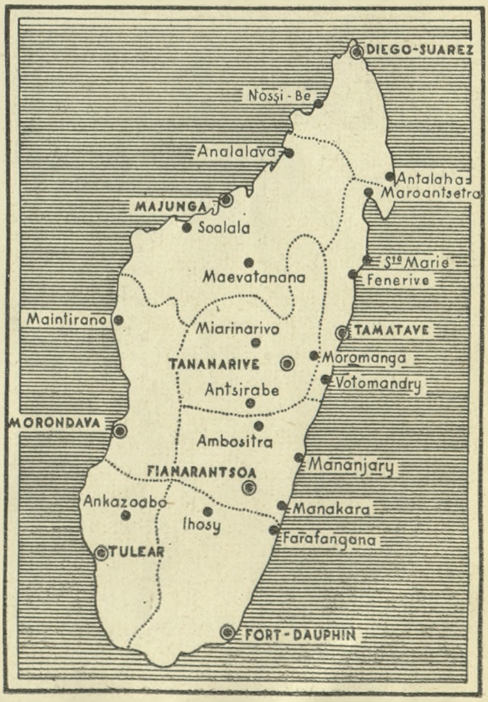


Dr Inż. Jan Kiełpiński.

Celem podróży dr Jana Kiełpińskiego na Madagaskar było zapoznanie się z rolnictwem tropikalnym oraz terenami nadającymi się ewentualnie do osadnictwa. Większa część wyprawy na Madagaskarze poświęcił zwiedzeniu najważniejszych dolin aluwialnych w Ankaizinie na praktycznym zapoznaniu się z tamtejszymi glebami oraz z rolnictwem tubylczym, na sfotografowaniu charakterystycznych krajobrazów, na zapoznaniu się z podłożem geologicznym, z zespołami roślinnymi i stosunkami fitosocjologicznymi oraz na poczynieniu szeregu obserwacyj ekologicznych i wreszcie na zebraniu szeregu próbek glebowych z najbardziej charakterystycznych stanowisk.

Na Madagaskar wyjechał z Marsylii dnia 1 sierpnia 1938 r. statkiem Compiegne zwyczajnym szlakiem przez Port Said, Dżibuti, Mombasę, Zanzibar, Dar-es-Salam do Majungi. Uzupełniwszy swój ekwipunek w Majundze, udał się z początkiem września samochodem ciężarowym przez Antsohihy do Antsakabari, gdzie nie bez trudności zorganizował karawanę złożoną na początku z 12, później z 25 tragarzy. Bazę operacyjną w Ankaizinie ustanowił najpierw w Bealanana, później w Mangindrano. Do Bealanany dotarł drogą przez przełęcz w pobliżu szczytu Vakivoamena do doliny rzeki Ankofa, a następnie wzdłuż rzeki Movarana do miejscowości Ampombiredo i później w kierunku północno - zachodnim poprzez dorzecze Sofi i góry Anjohihe do miejscowości Ampamainty w dolinie Maevarano, a stamtąd poprzez dolinę Beangazo i Bealanankely do Bealanany.

W ciągu dalszej podróży dr Kiełpiński zwiedził doliny i aluwia Bealanany, Ant-



Trasa podróży dr inż. J. Kiełpińskiego.



Nad rzeką Maevarano.

samaka, Ambarivery, rzeki Maevarano w Ambodivohitra, dalej aluwia Marofamara, Antsahamahinto, Ambararatibe Nord, Ambohirahy, Bisangarodra, Mangindrano, Andranomavo, Antafiandakana, Ambovanomby, Amhodohodo Sud, Ambalamotraka, Anjozoromadoso, Bisahona, Ambodiadabo, Antsatrankely, Antsahabe i Beanantsidra. Stamtąd poprzez Ankiabe udał się z powrotem do Antsakabari, gdzie zwolnił swoich ludzi.

Wyprawa do Ankaziny łącznie z przygotowaniami zajęła około 2 miesięcy. Szybkość z jaką posuwała się karawana dr Kiełpińskiego wynosiła zależnie od warunków terenowych 30—40 km dziennie. Ludze byli wytrzymali i posłuszni. Trudności podczas marszu były spowodowane jedynie ustawicznym zbaczaniem z drogi w celu przeprowadzenia badań terenowych oraz brakiem dostatecznego ekwipunku. Ogółem przebył dr Kiełpiński z karawaną około 400 km, z tego większą część piechotą.

Dalszą podróż po Madagaskarze odbywał wyłącznie samochodem. Z Antsakabari udał się przez Mandritsarę do Majungi, a stamtąd przez Tananarywę do Tamatawy i z powrotem do Tananarywy, zbaczając często z drogi i za-

trzymując się nieraz po kilka tygodni celem zwiedzenia plantacyj, zakładów doświadczalnych i naukowych.

Podróż powrotną do Europy odbył dr Kiełpiński samolotem komunikacyjnym przez Mozambik, Rodezję, Kongo Belgijskie, Sudan, Saharę i Algier, zatrzymując się po drodze i zwiedzając plantacje, stacje doświadczalne oraz zakłady przemysłowe.



Z drogi do Ankiabe.



Dolina Ambalamotraka w Ankaizinie.

Eksploracja okolic Puerto Polonia nad rzeką Coni w Boliwii.

(Podróż inż. E. Klasse w r. 1938)

Dnia 31 grudnia 1937 roku rząd polski zawarł z rządem boliwijskim umowę o emigracji, którą następnie, dn. 30 października 1938 roku, parlament w La Paz ratyfikował. Na podstawie tej umowy rząd boliwijski wyznaczył na wschodnich stokach Kordylierów nad rzeką Coni, tereny dla osadników polskich i założył pierwsze osiedle, które nazwał Puerto Polonia. Do prowadzenia techniki osadniczej rząd polski wyznaczył Międzynarodowe Towarzystwo Osadnicze S. A. w Warszawie [1]), które w wykonaniu tego polecenia wysłało do Boliwii swego przedstawiciela, w osobie inżyniera - agronoma Edwarda Klasse, z poleceniem dokonania eksploracji okolic Puerto Polonii i wydania orzeczenia o ich przydatności klimatycznej i rolniczej.

Inż. Klasse wyruszył z Gdyni okrętem s.s. Pułaskim dnia 27 kwietnia 1938 roku i po parotygodniowym pobycie w Argentynie przybył do La Paz 22 lipca. W stolicy Boliwii, położonej, jak wiadomo, na wysokości 3.700 m nad poziomem morza, zaniemógł na chorobę górską i dopiero po miesiącu udało mu się przezwyciężyć trudności aklimatyzacyjne.

W podróż do Puerto Polonia udał się inż. Klasse dn. 9 września drogą na Cochabambę (2.575 m nad p. m.), w którym to mieście, jako ostatniej stacji kolejowej w odniesieniu do omawianego rejonu, opuścił pociąg, aby dalszą drogę odbyć samochodem, mułami, łodziami i pieszo.

[1]) Międzynarodowe Towarzystwo Osadnicze jest polskim przedsiębiorstwem państwowym, założonym przez banki państwowe w r. 1936. Na jego czele stoi jako prezes rady nadzorczej p. min. Kazimierz Stamirowski, a jako prezes zarządu — dyr. Mieczysław Lepecki.

Położenie rejonu Puerto Polonia

Rejon osadniczy, na którym rząd boliwijski założył osiedle Puerto Polonia, leży mniej więcej pod 16° płd. szerokości i 65° długości zach. geograficznej, w odległości około 200 km na wschód od miasta i stacji kolejowej Cochabamba, nad rzeką Coni, wpadającą do rz. Chaparé, która z kolei wpada do rz. Madeira'y — prawego dopływu rz. Amazonki. Pod względem administracyjnym rejon znajduje się w prowincji (powiecie) Carrasco, wchodzącej w skład departamentu Cochabamba. Ta ostatnia jednostka administracyjna, której władze posiadają uprawnienia odpowiadające w przybliżeniu kompetencjom władz naszego województwa, ma 60.417 km² powierzchni i około 500 tysięcy ludności.

Droga Cochabamba — Puerto Polonia

Od Cochabamby w kierunku Puerto Polonia prowadzi droga, nadająca się do komunikacji samochodowej. W przyszłości ma ona doprowadzić do samego rejonu osadniczego, ale za bytności inż. Klassego urywała się na 122 kilometrze. Rzekomo ma być ukończona w lecie lub pod koniec 1939 roku.

W skrócie dojazd z Cochabamby do Puerto Polonia przedstawia się następująco: do km 118 można dojechać samochodem w 8 — 9 godzin. Na kilometrze 118-tym znajduje się posterunek drogowy, oraz szałasy zatrudnionych przy budowie drogi żołnierzy. Tam trzeba spędzić noc. Dalszą drogę można odbyć, zależnie od stanu wody w rzekach, różnymi trasami. Droga od 118-go km do rejonu osadniczego trwa dwa dni. Przebywa się ją na mule lub piechotą. Jedzie się 38 km w kierunku Todos Santos, po czym leśną ścieżką skręca się

w kierunku wschodnim. Znaczną trudność stanowi przebycie rzek Chaparé, Vinchut i Coni. Specjalnie przebycie rzeki Chaparé jest trudne ze względu na bardzo silny prąd oraz wielką liczbę różnej wielkości kamieni, którymi jest zasłane jej dno. Przy wysokim poziomie wody przeprawa odbywa się łódką, muły zaś przepędza się wpław. Przeprawa taka jest połączona z ryzykiem utraty ładunku i mułów.

Po przebyciu rzeki Chaparé kontynuuje się drogę szerokim korytem rzeki Vinchut, po czym znowu wchodzi się na wąską ścieżkę leśną. Przeprawa przez rzekę Coni jest łatwiejsza.

Klimat

Położenie terenów pod względem geograficznym i ich wysokość nad poziom morza, jak również charakter roślinności i świata zwierzęcego, wskazują, że należą one do strefy klimatycznej lub tropikalnej. Jednak wpływ pobliskich wysokich gór pozwala zaliczyć tereny raczej do strefy nieco zbliżonej do umiarkowanej. Szczególnie wiatry południowe od gór, występujące często w formie nagłej, powodują obniżenie temperatury, dochodzące niekiedy do kilkunastu stopni.

Najwyższe temperatury przypadają na miesiące październik i listopad.

W Todos Santos i okolicy nie ma nikogo, ktoby prowadził jakiekolwiek notowania oraz badania temperatury i opadów. Dopiero w ostatnich miesiącach zaczęła funkcjonować prymitywna stacja meteorologiczna.

Pory roku istnieją dwie: 1) s u c h a, trwająca przez miesiące: sierpień, wrzesień, październik i listopad, oraz 2) d e s z c z o w a, obejmująca grudzień, styczeń, luty i marzec. Najwięcej opadów przypada na styczeń i luty. Pozostałe miesiące należy sklasyfikować jako okresy przejściowe, wyposażone jednak w dostateczną dla wegetacji ilość deszczów.

Ze względu na znaczne nasycenie powietrza wilgocią, dłuższy okres braku deszczów nie wpływa ujemnie na wegetację. Nadmiar opadów nie powoduje zatrzymania się wody na powierzchni, ponieważ piaszczyste podłoże gruntu oraz rzeźba terenu ułatwiają odpływ nadmiaru wód powierzchniowych.

Zdrowotność

Ustalenie zdrowotności na terenach przeznaczonych na kolonizację jest obecnie dość trudne. Dotychczasowa krótka obserwacja wykazuje, iż malarii nie ma.

Zdarzające się wypadki malarii w Todos Santos są rzekomo, jak twierdzi ludność i chorzy, nabyte w miejscowości Palmar. Żadnych epidemii na terenach i w okolicy dotychczas nie notowano.

Kampania zimowa statku szkolnego „Dar Pomorza" w roku 1937/38.

Normalne pływanie statku szkolnego „Dar Pomorza" podzielone jest na dwa okresy: kampanię zimową, od połowy września do połowy kwietnia i kampanię letnią: od połowy maja do połowy września. Podczas gdy w letniej kampanii statek przebywa przeważnie na wodach Bałtyku, podróż zimowa zazwyczaj prowadzi do portów Ameryki Południowej lub Środkowej oraz na wyspy Antylskie. Od czasu do czasu „Dar Pomorza" odbywa podróże dalsze, jak np. naokoło świata w r. 1934/35 lub via kanał Panamski i Tahiti naokoło Przylądka Horn w r. 1936/37.

Zadaniem statku jest praktyczne szkolenie uczniów wydziału nawigacyjnego Państwowej Szkoły Morskiej, jednak obok tego statek spełnia także pewną rolę propagandowo - reprezentacyjną. Ponadto służy on często celom naukowym w zakresie zagadnień oceanograficznych, meteorologicznych, badania flory i fauny morskiej oraz higieny tropikalnej.

Plan podróży zimowej 1937/38 r. obejmował następujące porty: Gdynia, Kopenhaga, Casablanca, Porto Praya (wyspy Zielonego Przylądka), Para na Amazonce, Port of Spain na Jamajce, Fort de France na Martynice, Port of Prince na Haiti, Hawana, Gdynia. Razem przeszło 16.000 mil morskich, 142 dni podróży i 72 dni postojów.



„Dar Pomorza" powracający do Gdyni z podróży naokoło świata.

Statek opuścił Gdynię w dn. 18 września. Obsadę „Daru Pomorza“ stanowili: kapitan Konstanty Maciejewicz, 10 oficerów (w tym lekarz, radiotelegrafista, kapelan, nauczyciel i intendent), 23 ludzi załogi zawodowej i służby, 58 uczniów i praktykantów oraz 18 jungów, przygotowujących się na marynarzy. Ponadto na pierwszym odcinku podróży na statku przebywali Pan Minister Roman, który pod Bornholmem przesiadł się na s.s. „Śląsk“, Dyrektor Departamentu Morskiego M.P. i H. Pan L. Możdżeński, który opuścił statek w Kopenhadze.

Morze Północne przebyto pod żaglami, przy czym statek z łatwością osięgał szybkość 12 węzłów. O północy dn. 20.X nastąpiło umówione spotkanie z s.s. „Pułaski“, powracającym z Buenos Aires, który zabrał do kraju chorego ucznia. Po szeregu ćwiczeń na Atlantyku „Dar Pomorza“ przybył w dniu 12 do Casablanki, skąd w ciągu kilkudniowego postoju organizowano dla obsady wycieczki krajoznawczo - naukowe do Rabatu, Meknesu, Fezu i Marakeszu, gdzie wycieczkę podejmował dowódca 4 pułku Legii Cudzoziemskiej, który osobiście zapoznał uczniów z życiem Legii.

Warunki podróży po wyjściu z Casablanki (18.X) były mało pomyślne, to też statek przybył do Porto Praya dopiero 3 listopada. Po złożeniu oficjalnej wizyty u gubernatora wysp obsada zwiedziła miasto i okolicę. Miasto o małym znaczeniu handlowym odgrywa rolę wyłącznie jako ośrodek administracyjny. Nędza wśród tubylczej ludności widoczna na każdym kroku.

W dniu 5 listopada podniesiono kotwicę i skierowano się ku Para. Warunki podróży niezbyt pomyślne. W okolicy wysp stwierdzono b. silne prądy, — do 43 mil w ciągu doby w kierunku północnym. Dn. 19 listopada „Dar Pomorza“ zawinął do Para, podejmowany przez władze brazylijskie bardzo uprzejmie.

Podczas postoju obsada odbyła szereg wycieczek całodziennych w okolice miasta. Próbowano organizować także wycieczki na niektóre zalesione wyspy, lecz wszystkie okazały się tak niskie, że z powodu zalewania ich podczas przypływu przez wody Amazonki, miały grunt bagnisty, trudny do chodzenia.

W Para zgłosił się na statek p. Korniowski, uczestnik wyprawy Wagnera na jachcie „Zjawa I“. Pozostał on w Brazylii i tu szykuje się do samodzielnego kontynuowania wyprawy naokoło świata. Z powodu braku środków prace przygotowawcze posuwają się bardzo wolno i trudno przewidzieć, czy i kiedy projekt Korniowskiego zostanie zrealizowany.

W Para nabyto: 3 szopy pracze (quati), dzikiego kota, węża boa, 4 małpy, 2 papugi, tukana, 11 żółwi i 2 kameleony.

Dzięki prądowi równikowemu (28—45 mil na dobę) drogę Para — Port of Spain „Dar Pomorza“ przebył w ciągu 9 dni (29.XI — 7.XII).

Sześciodniowy postój na Trinidadzie wykorzystano dla programowych ćwiczeń i na wycieczkę do jeziora asfaltowego, której przewodniczył inż. Scott, Anglik wychowany w Chyrowie.

Trinidad od Martyniki dzieli odległość 250 mil. Warunki podróży były jednak tak niepomyślne, że statek lawirując przebył 1420 mil pod żaglami i 21 mil na motorze i zakotwiczył na redzie Fort de France dopiero w dn. 24 grudnia po dziesięciu dniach podróży.

Fort de France jest jakby zimowym portem „Daru Pomorza“. Tu statek przebywał na dłuższym postoju już kilka razy. Wygodna reda i regularny passat stwarzają doskonałe warunki dla ćwiczeń okrętowych wszelkiego rodzaju. To też często spotyka się tu statki szkolne różnych narodowości. Tym razem był „Danmark“, z którym nawiązano konkurencję sportową (piłka nożna 5:1 na naszą korzyść). Stosunki z władzami i ludnością bardzo serdeczne (jeden z oficerów „Daru Pomorza“ nawet się ożenił). Po opuszczeniu w dn. 22.I.38 Fort de France statek na dwa dni zakotwiczył w zatoce Sac Lamarine, by zabrać na pokład kilka skamieniałych pni drzewnych, których tam wiele się znajduje, a 24 i 25 stycznia na redzie St. Pier-

re, by dać możność obsadzie zwiedzenia zniszczonego przez wybuch wulkanu miasta i okolicy podnóża Mont Pélé.

Po sześciodniowej bardzo burzliwej żegludze pomiędzy wyspami San Domingo a Porto Rico, podczas której statek stracił kilka żagli, „Dar Pomorza“ przybył 1 lutego do Port au Prince, gdzie podejmowany był bardzo kurtuazyjnie, a kapitan statku przyjęty został na audiencji przez Prezydenta Republiki.

Szczególnie uroczyście statek był przyjmowany w Hawanie, gdzie stał od 15 lutego do 5 marca. W czasie tym statek odwiedził p. Ambasador Potocki, który specjalnie w tym celu przybył samolotem ze Stanów Zjednoczonych. Podczas jego obecności odbyło się na statku przyjęcie przy udziale około 250 zaproszonych gości, którym kapitan Maciejewicz pragnął zrewanżować się za ich uczynność dla statku i obsady. W porcie tym „Dar Pomorza“ spotkał się z m.s. „Piłsudski“, z którego przyjął ucznia, oddanego w początku podróży na s.s. „Pułaski“.

Powrót do Gdyni nastąpił w dn. 18 kwietnia, — z kilkudniowym w stosunku do planu podróży opóźnieniem, spowodowanym burzliwymi, zmiennymi wiatrami na Bałtyku.

Po miesięcznym postoju w rezerwie statek rozpoczął kampanię letnią, w ciągu której wychodził na krótkie, ćwiczebne rejsy po Bałtyku, a w połowie czerwca udał się na tygodniowy postój w Sztokholmie, gdzie brał udział w zjeździe Północno-Europejskiego Związku Statków Szkolnych (mar. handl.). Do Związku tego obok Polski należy również Dania, Niemcy, Norwegia i Szwecja.

Wreszcie w dn. 15 września „Dar Pomorza“ opuścił Gdynię, tym razem pod dowództwem kapitana ż. w. Konstantego Kowalskiego, absolwenta Państwowej Szkoły Morskiej, i udał się w nową doroczną podróż zimową, której plan obejmuje następujące porty: Casablanka, Las Palmas, Prindello, Bridgetown (Barbados), Mayaguez (Porto-Rico), Cartagena (Kolumbia), Kingston (Jamajka) i Santiago de Cuba. Trasa podróży wynosi około 15.000 mil m. Powrót do Gdyni przewidziany jest na dzień 5 kwietnia 1939 r.

Podróż Jerzego Giżyckiego do Etiopii w roku 1937-38.



Jerzy Giżycki

W maju r. 1937-go zostałem wysłany przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych do Afryki wschodniej dla opracowania z punktu widzenia politycznego, gospodarczego i administracyjnego nowopowstałego Imperium Kolonialnego, wykrystalizowującego się z podbitej Abisynii, połączonej obecnie z dawnymi posiadłościami włoskimi: Erytreą i Somalią.

Po trzymiesięcznym pobycie w Rzymie w celu poznania języka włoskiego oraz zaznajomienia się z pewnymi materiałami mogącymi ułatwić orientację w terenie, wyjechałem, via Neapol i Suez, do Massauy (Erytrea).

W celu zapewnienia sobie swobody ruchów, przywiozłem ze sobą samochód zakupiony w Rzymie i odtąd posługiwałem się, w miarę możności, tym środkiem lokomocji.

Massaua — największy port Afryki włoskiej, rozbudowana znacznie i zmodernizowana podczas wojny abisyńskiej, posiada wyjątkowo niepomyślne warunki klimatyczne, to też tymbardziej frapującym staje się fakt, że robotnicy włoscy, zatrudnieni przy wyładunku okrętów, pracują nawet w godzinach południowych, w pełnym słońcu, obnażeni do pasa i z gołymi głowami. Fakt ten, rewolucjonizujący utarte pojęcia o szkodliwości dla białego człowieka słońca podzwrotnikowego, zasługuje na szczególne zbadanie z punktu widzenia biologicznego, mogące mieć doniosłe znaczenie dla tak dziś aktualnego zagadnienia aklimatyzacji ras „białych" w krajach tropikalnych.

Z Massauy, piękną drogą automobilową udałem się do odległej o 110 km Asmary, połączonej z Massauyą poza tym koleją wąskotorową i najdłuższą podobno na świecie kolejką linową (65 km), służącą jedynie do przewozu towarów. Droga przecina początkowo pustynny Niż Erytrejski, by później, wijąc się śmiałymi serpentynami po zboczach masywu, pokonać 2.400 m. różnicy poziomu.

Asmara, która z małej osady administracyjnej rozrosła się podczas wojny abisyńskiej do rozmiarów miasta liczącego około 50 tysięcy ludności europejskiej, zawdzięcza swe znaczenie nie tyle faktowi, że jest „stolicą" Erytrei, kraju biednego, górzystego i mającego małe szanse rozwoju, co swemu położeniu geograficznemu, stwarzającemu dla Asmary awantaże punktu rozdzielczo-tranzytowego w odniesieniu do poważnej części Etiopii.

Znaczenie to będzie jednak słabło w miarę rozrastania i modernizowania się portu Assab.

W Asmarze zainstalowałem się na czas jakiś, robiąc stamtąd wypady na interesujące mię tereny w obrębie Erytrei.

Zwiedziłem t. zw. „Stoki Wschodnie" (Pendici Orientali) masywu Erytrejskiego w celu zaznajomienia się z tamtejszymi plantacjami kawy.

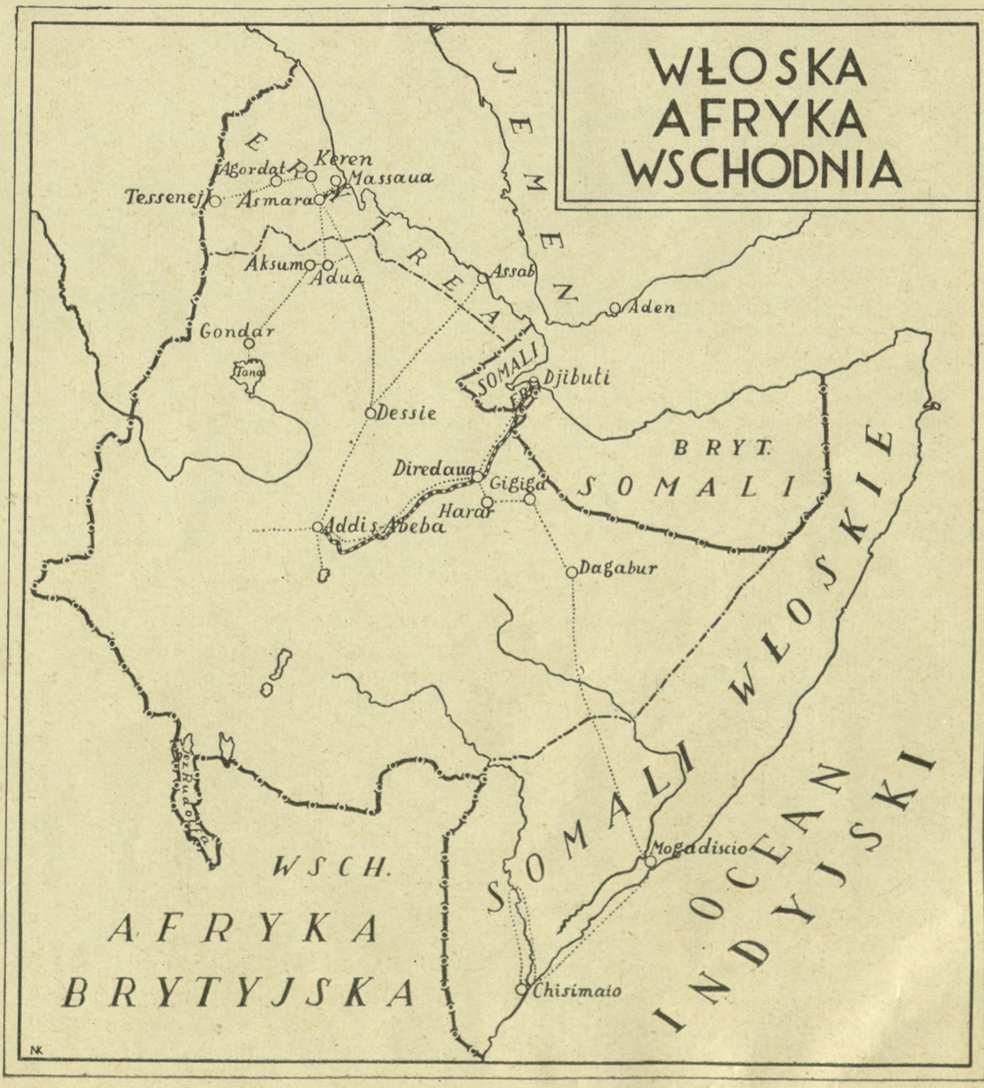
Przez Cheren, Agordát i pustkowia Niżu Erytrejskiego dostałem się do plan-

tacyj bawełny w Tessenej na granicy Sudanu Anglo-Egipskiego.

Jednym z celów podróży powyższej była chęć przyjrzenia się budowie wielkiej drogi strategicznej, mającej ułatwić Włochom, w razie wojny i zamknięcia kanału Suezkiego, łączność z Libią poprzez terytoria anglo-egipskie.

Odwiedziłem okręg Aduy, gdzie, poprzez pole bitwy historycznej, w której Włosi ponieśli dotkliwą porażkę od wojsk Menelika II-go, dostałem się, na mule a następnie pieszo, na „ambę" (górę stołową), na płaskim szczycie której mieści się klasztor Debra Damo, który odegrał bardzo ważną rolę zarówno religijną, jak i polityczną, w dziejach państwa abisyńskiego. Tam to, przez szereg wieków, izolowani bywali zazwyczaj męscy członkowie rodu panującego w celu usunięcia „przewrotów pałacowych".

Klasztor stoi na górze o stokach absolutnie pionowych, na które mnisi wciągnęli mnie sznurami. Według oświadczenia zakonników, byłem jednym z bardzo niewielu Europejczyków, którzy odwiedzili Debra Damo na przestrzeni ostatnich kilku wieków.



Po powrocie moim do Aduy okazało się, że nikt z urzędników tamtejszego zarządu okręgu nie znał tego klasztoru, położonego w głębi gór i informowali się o nim u mnie.

Z Asmary, przez Aksum — niegdyś stolicę Abisynii, udałem się do Gondaru i dalej nad jezioro Tana.

Droga Asmara — Gondar nie była wówczas ukończona w znacznej części swego przebiegu i przejazd ten należał do najcięższych, jakie kiedykolwiek odbyłem.

Wobec wrogich Włochom nastrojów ludności tubylczej, robotnicy włoscy zatrudnieni przy budowie poszczególnych, nie komunikujących się z sobą nieraz odcinków drogi — żyli w obozach warownych i podczas pracy mieli zawsze pod ręką broń.

Cały Godżam — górzysty kraj zaczynający się na południe od jeziora Tana był wówczas jeszcze w rękach opornych Abisyńczyków, a pod Gondarem gromadzono wojska włoskie dla kampanii rozstrzygającej przeciw wojowniczym godżamitom, którzy w ciągu ostatnich wieków nieraz dali się we znaki centralnym władzom abisyńskim.

Gondar, który podobnie jak Aksum, był również niegdyś stolicą Abisynii — obecnie „stolica" gubernatoratu Amhara — był wówczas w początkowej fazie organizacyjnej i większość biur rządowych mieściło się w wielkich namiotach.

Następnym miejscem dłuższego pobytu było Dessie, na szlaku Massaua—Asmara—Addis-Abeba. Miasteczko to staje się szybko najważniejszym ośrodkiem gospodarczym gubernatoratu Amhara.

Znaczenie to wzrośnie jeszcze, kiedy zostanie zbudowana droga automobilowa Dessie—Assab, nad morzem Czerwonym. W celach orientacyjnych udałem się poprzez pustynię Dankalijską do Assabu i tąż drogą wróciłem do Dessie. Stamtąd, zatrzymując się po drodze w większych ośrodkach, wyruszyłem do Addis Abeby.

W stolicy włoskiego Imperium Wschodnio-Afrykańskiego przebyłem około trzech miesięcy, zbierając materiały, nawiązując kontakty w sferach administracyjnych i gospodarczych, oraz robiąc bliższe wypady na interesujące mię tereny.

Przez Diredauę — ważny punkt handlowy na linii kolejowej Addis Abeba—Dżibuti i Harrar — historyczne miasto muzułmańskie i główny ośrodek okręgu produkującego kawę przedniego gatunku — udałem się następnie do Somalii włoskiej. Tam przeprowadziłem badania głównie z zakresu plantacyjnego w okręgach Mogadiscio i Chisimaio, na żyznych terenach nawadnianych z rzek Webi Szebeli i Giuba.

Po powrocie do Addis Abeby zakończyłem tam swe prace i powróciłem do Polski przez Dżibuti, kanał Sueski, Neapol, Rzym i Berlin. **J. G.**

Jerzy Giżycki. Urodzony 18-go maja 1889 r. we Wróblowcach, na Podolu rosyjskim.

Podróże: 8½ lat w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, gdzie przebywa wiele w prymitywnych i mało zaludnionych częściach kraju: na preriach Wyomingu, w górach Skalistych i Sierra Madre, w puszczach na pograniczu kanadyjskim.

5½ lat w zachodniej Afryce podzwrotnikowej (Senegal„ Sudan, Górna Wolta, Wybrzeże Kości Słoniowej, Gwineja).

Poświęca się przez kilka lat pracy literackiej. Jest autorem utworów: „Biali i czarni" (przetłomaczone na język niemiecki), „Między morzem a pustynią", „Chleb i chimera", „Na Dalekim Zachodzie", „Janek i Samba".

Podróż Stanisława Korwin-Piotrowskiego na Bliski Wschód.



S. Korwin-Piotrowski

Od r. 1932 do r. 1939 przebywałem w Południowej Syrii (Palestyna, Transjordania), pustyni Syryjskiej, północnym Nadżdzie, Egipcie i Sudanie. Podróże te odbyłem na własny rachunek. Chciałem zbadać czy są jeszcze jakie żywe, twórcze siły w masie ludności arabskiej, egipskiej, sudańskiej i czy te siły mogą doprowadzić do rozwoju niepodległej państwowości. Dla tego też interesowały mnie w pierwszym rzędzie obyczaje, rodzina, stan zdrowotny, stosunek do religii itd. W Egipcie, w przeciągu 4 lat zbieraliśmy, ja czy moi pomocnicy, z dnia na dzień wycinki prasowe, rozmaite sprawozdania, dane urzędowe, własne notatki itd. dotyczące tych zagadnień. Materiały te po wykorzystaniu złożę Polskiej Akademii Umiejętności, jeśli zechce je przyjąć. Z innych krajów jakie wymieniłem na wstępie nie mogłem wywieść tak kompletnych materiałów, bowiem zupełnie celowo unikałem robienia jakichkolwiek bądź notatek, żeby nie zniechęcać ludności i nie wywoływać podejrzeń u władz.

Pewną dywersją były poszukiwania w Jerozolimie, w archiwach Kustodii Ziemi Św., dokumentów dotyczących stosunków tej Kustodii z Polską Kró-



Arabowie—typy: wyraźnie semicki i negroidalny

lewską; poza tym wogóle zbierałem w Palestynie dane o polakach i pracy polskiej w w. XIX. By już nie wracać do tych dociekań archiwalno-historycznych odrazu podam jeden z ich najbardziej niespodziewanych wyników. Oto, wśród licznych listów jakie Kustodia pisała do Królów i dygnitarzy polskich, tylko w jednym jest mowa o „vessazioni dei Turchi", natomiast stosunek władz kościoła greckiego jest określony jako „insoportabile". Kustodia się skarży, że „grecy" czynią ustawiczne „vessazioni e persecuzioni" a nawet podburzają tubylczą ludność muzułmańską przeciwko katolikom.

Ważniejsze wnioski jakie nasunął mi pobyt wśród arabów i w Egipcie, mogę streścić jak następuje: Arabowie nie są koczownikami z zamiłowania ale z konieczności; przy lada sposobności wolą się osiedlić i uprawiać ziemię. Stosunek arabów zamieszkujących pustynię do religii jest bardzo luźny; większość nie ma żadnego pojęcia o koranie i o wymaganiach rytualnych. Mają oni wiele zapału i zdolności do techniki. Brak poczucia narodowego czy państwowego jest zupełny; istnieje tylko świadomość związków rasowych.

W obyczajach muzułman egipskich pozostało dotychczas niejedno z czasów chrześcijańskich a nawet faraonicznych. Islamizm w Egipcie również nie uniknął bardzo wyraźnych wpływów, dawniej tu panujących wyznań. Charakter dzisiejszych egipcjan pozostał nieznany od wieków. Ta sama wybuchowość i sroga zawziętość w chwilach podniecenia; tolerancja, będąca raczej obojętnością zarówno względem obcych jak i siebie samych; bardzo rozwinięte poczucie honoru (wśród ludności wiejskiej); pracowitość.

Kobiety są o wiele dzielniejsze i wartościowsze od mężczyzn; mnie się wydaje, że tylko wtedy Egipt będzie mógł się odrodzić gdy egipcjanki wezmą czynny a jawny udział w życiu polityczno-publicznym. Najbardziej zgubnym dla rozwoju nacjonalizmu egipskiego był zawsze Nil. Dzięki wyjątkowemu znaczeniu jakie ta rzeka miała i ma przywiązanie ludzi skupiło się właśnie na niej. Pojęcie „ziemi rodzinnej", tak jak jest ono odczuwane i rozumiane w innych krajach, nie istnieje w Egipcie. Wytworzył się natomiast osobliwy patriotyzm „nilowy", w istocie swej fatalistyczny i jako taki pozbawiony państwowo-twórczej siły. Z chwilą ostatecznego ujarzmienia Nilu, a jednocześnie z rozwojem przemysłu i górnictwa, mentalność ta się odmieni; wszakże długo jeszcze Nil będzie zasłaniał sobą w wyobraźni mieszkańców—Egipt.

St. K.-P.



Drukarnia „PRO-ARTE"
Cz. Wilczyński i E. Mystkowski
W a r s z a w a,
Czerniakowska 131
TELEFON 7.18-95.